DÉVELOPPEMENT
D'UN
PROJET DE DÉCRET
Pour l'Organisation d'une Marine nationale.

DEPUIS que le commerce maritime, en étendant la sphère de *nos* connoissances, a changé les intérêts politiques *des Nations,* son importance pour le bonheur des peuples a été développée par tant de bons écrivains, qu'il est *inutile* de répéter ce qui a été dit là-dessus, pour rappeler l'attention de l'Assemblée nationale sur cette précieuse portion d'hommes qui enrichissent la patrie pendant la paix, et la défendent en temps de guerre.

Les différends survenus entre les Nations commerçantes ont nécessité une force maritime armée; elle a été destinée à protéger le commerce, à défendre la propriété des colons, et à faire respecter

le pavillon de la Nation. Les officiers de mer qui se sont voués, d'une manière plus particulière, à ce service, ont obtenu la considération que méritent ceux qui mettent à l'écart leur intérêt personnel pour ne s'occuper que du bien général. On leur a décerné des honneurs, accordé des *prééminences*; mais bientôt, abusant de cette *prééminence*, oubliant qu'une marine armée n'est qu'un *accessoire indispensable* dans une grande puissance qui a un commerce étendu et de riches colonies à soutenir et à protéger; oubliant que c'est l'utilité reconnue pour les peuples de protéger le commerce maritime, qui détermine la Nation à faire des sacrifices énormes, pour entretenir, à grands frais, une marine armée, puisque cette dépense seroit ridiculement absurde dans un Etat purement agricole; oubliant enfin et le but de leur institution, et pourquoi ils étoient salariés par la Nation, ces officiers ont formé une classe à part; et abusant des armes qui ne leur avoient été données que pour favoriser et protéger le commerce, ils l'ont méprisé, vexé, et fait fuir de plusieurs endroits. Les places et les grades de la marine ont été la proie d'une classe particulière d'hommes qui n'avoient, pour les obtenir, que le *chimérique* avantage d'une naissance prétendue distinguée; et de vieux parchemins ont tenu lieu de mérite, de capacité et de talens.

Tous ceux qui ont voyagé dans nos colonies ou dans nos places maritimes, savent avec quelle peine les marins voyoient entrer dans les ports où ils étoient le moindre petit bâtiment portant flamme. Ce qui auroit été un sujet de joie pour eux, si les officiers de vaisseaux ne s'étoient pas écartés du but pour lequel ils sont institués et payés, devenoit un sujet d'affliction, parce qu'ils savoient bien que le nouveau commandant, pressé de jouir et de faire valoir son autorité, auroit des ordres aussi vexatoires qu'arbitraires à donner : et en effet, incontinent après être mouillé, la flamme d'ordre étoit mise ; celui-ci avoit besoin de bois à feu, celui-là d'eau ; l'un de canots pour le remorquer, l'autre d'hommes pour s'armer, &c., &c. : et, dans tous ces cas, il falloit qu'un capitaine du commerce suspendît le travail le plus pressé, pour voler aux ordres de celui qui, par son essence, étoit fait pour lui donner tous les secours dont il auroit pu avoir besoin.

A l'appui de ceci, on peut citer un fait connu de tous ceux qui ont été à la Martinique ou qui ont lu l'histoire de son établissement. Cette île possède une très-bonne rade et un port de ressource contre les ouragans qui la désolent souvent ; les bâtimens sont en sureté au Fort-Royal, et sont contraints d'y venir hiverner. Cette place est on ne peut mieux située pour faire un grand com-

merce. Malgré cela, les bâtimens marchands se sont tous portés à Saint-Pierre, qui n'est qu'une rade foraine, éloignée de tous les endroits où croissent les denrées coloniales, et dont les navires sont obligés de sortir, pour aller se réfugier au Fort-Royal durant l'hivernage, qui dure trois mois; et pendant ce temps, d'envoyer par des canots, et à grands frais, leurs marchandises à Saint-Pierre, où le commerce s'est fixé en dépit des dépenses qu'occasionnent les difficultés locales, et malgré ce qu'on a fait pour l'appeler au Fort-Royal, où il auroit joui de toutes les commodités qu'offre une heureuse situation. Ce seroit, à coup sûr, une très-grande bizarrerie, s'il n'y avoit pas eu une cause absolument déterminante. Eh bien! cette cause, ce sont les vexations de la ci-devant marine royale, qui ont chassé et fait fuir le commerce; et c'est pour s'y soustraire, ou du moins pour les éloigner, qu'on s'est décidé à surmonter les obstacles que présentent les localités.

Il seroit inutile d'entrer dans un plus grand détail, pour prouver que la marine armée a toujours été, en temps de paix, et souvent en temps de guerre, le fléau de celle qui ne l'étoit pas. Ce qui est connu de tout le monde, n'a besoin ni de détail ni de preuves.

Maintenant que l'Assemblée nationale s'est

occupée et s'occupe de régénérer toutes les parties de l'Empire, espérons que sa sollicitude s'étendra jusqu'à nous. La confiance que nous avons dans ses grands et augustes travaux ne nous permettant pas de douter qu'elle va porter une main réformatrice sur tous les abus qui composent ce qu'on appelle encore aujourd'hui la marine royale, mais qui bientôt, nous l'espérons, prendra une dénomination plus analogue à son institut : nous allons payer le tribut que nous lui devons, en exposant ce que des lumières acquises par une longue expérience ont dicté au patriotisme le plus pur.

Après avoir combattu d'anciens préjugés, établi quelques principes, nous présenterons une série d'articles rédigés en forme de projet de décret.

Nous commençons par les classes. Pourquoi les marins ne jouiroient-ils pas de la liberté accordée par la constitution à tous les citoyens ; et pourquoi seroient-ils contraints d'aller, à tour de rôle, au service de l'Etat ? Cette sujétion présente d'abord l'idée d'un esclavage politique, faite pour affliger et révolter le cœur de tout homme libre ; mais en réfléchissant, et en approfondissant les principes et les devoirs qui lient les hommes en société, *on verra que les marins*, qui enrichissent la patrie en temps de paix, sont seuls en état de la défendre dans une guerre maritime. Or, comme *tous* les hommes sont obligés de concourir, de toutes leur

forces, de tous leurs moyens, au salut de l'Etat, ils doivent servir, par cela seul qu'ils ne sont pas remplaçables dans le service qu'on exige d'eux. D'ailleurs, en protégeant le commerce, en combattant pour conserver les colonies, en détruisant un ennemi commun, qui est encore plus particulièrement le sien, un marin ne travaille-t-il pas à conserver son patrimoine? Si, pendant une guerre, les colonies étoient ravagées, le commerce détruit, anéanti, que deviendroient les marins à la paix? Les classes nous donnent d'ailleurs, sur nos voisins rivaux, une supériorité pour accélérer nos armemens, qu'il seroit aussi impolitique que dangereux d'abandonner. Les classes seront donc conservées; mais le régime en sera sans doute *adouci* et rapproché de la constitution, autant que l'intérêt de la patrie le permettra; et en dédommagement d'une conscription aussi gênante pour l'individu marin, que nécessaire au bien général, la Nation se chargera d'assurer un sort aux infirmes et aux vieillards, sans leur faire payer d'avance, ce qu'ils ne *sont pas toujours certains d'obtenir après*. En conséquence, l'impôt *odieux* et très-*abusif* connu sous le nom de 4 ou 6 deniers pour livre de retenue pour les invalides, sera supprimé. Nous joignons ici un mémoire, avec la demande expresse de la suppression de la caisse et comptabilité des invalides.

Tous les marins pris collectivement, étant classés, ne doivent plus former qu'un seul et même corps. Cependant des privilégiés s'étoient jusqu'à présent emparés du droit de commander aux autres par le seul fait de leur naissance. Si jamais l'absurdité de ce ridicule systême a été démontrée, c'est dans l'application qu'on en a faite à la marine. Les désastres de nos armées navales, les humiliations que le pavillon françois a *éprouvées* l'attestent trop évidemment, pour qu'il soit nécessaire de le *prouver*; cet état qui demande d'abord des corps endurcis à la fatigue, habitués à braver, à combattre et à vaincre les fureurs des élémens quelquefois conjurés contre eux, accoutumés à une nourriture souvent mal-saine, à souffrir et à supporter l'intempérie des saisons les plus rigoureuses, à passer avec rapidité d'un climat brûlant dans un froid excessif; cet état, disons-nous, ne peut s'apprendre que par une longue expérience, et par une persévérante pratique, éclairée au besoin par une théorie profonde. Nous disons éclairée au besoin par une théorie profonde, parce qu'il est possible qu'on devienne un des meilleurs officiers des mers de l'Europe, sans beaucoup de théorie, et qu'il est physiquement impossible d'être même un médiocre officier, sans la pratique.

A Dieu ne plaise que notre intention soit de faire entendre que la théorie n'est bonne à rien pour former des officiers de mer : bien loin de le penser, nous sommes au contraire persuadés *que des connoissances profondes* en géométrie et en astronomie formeront bien plus promptement un bon marin ; mais nous nous élèverons toujours avec force contre ceux qui pensent, ou font semblant de penser, que sans une théorie préliminaire, il est impossible d'être bon officier de mer. Nous leur demanderons s'ils ne se sont pas aperçus qu'un homme de la campagne, par la seule force de l'habitude, se servoit bien plus adroitement d'un lévier que celui qui savoit seulement en calculer la puissance ; et pour convaincre ceux qui, faute de connoissances *relatives* se sont laissé persuader, nous leur demanderons ce que c'est que la théorie d'un art? S'ils sont de bonne foi, et tant soit peu *géomètres*, ils répondront sans doute que c'est la raison de cet art, c'est-à-dire, la règle, le précepte. Or, la règle d'un art ne peut être venue qu'après lui : donc on peut posséder un art par la seule pratique ; et la différence qu'il y aura entre deux hommes formés, l'un par une *pratique consommée*, l'autre par une profonde théorie, appuyée d'une légère et superficielle pratique, c'est que l'un exécutera bien sans pouvoir

assigner les raisons de sa manœuvre, et l'autre en exécutant mal, trouvera encore des raisons pour s'excuser. Ce qui vient d'être dit est plus particulièrement applicable au métier de marin qu'à tout autre. Les personnes de l'art savent qu'il est une infinité de manœuvres si *délicates*, qui demandent une détermination si prompte, que de la *moitié d'une seconde*, dépend souvent le salut d'un vaisseau, la réussite d'un combat. On n'a guères de tems alors de soumettre sa manœuvre au calcul, et il est absolument nécessaire, quand on possède la théorie, qu'elle soit si bien fondue avec la pratique, qu'elle paroisse *ne faire qu'un* avec elle. Comment d'ailleurs la théorie apprendroit-elle à juger les distances par le seul secours de l'œil, et avec cette promptitude qu'exige toujours la célérité des manœuvres d'un vaisseau?......Nous ne finirions pas si nous entreprenions de citer toutes les circonstances dans lesquelles un marin a besoin d'une pratique consommée, et combien l'expérience donne d'avantage sur la théorie. Nous nous résumons en assurant que s'il est essentiel de ne donner les premiers grades d'officiers entretenus au service qu'au concours par un examen sur toutes les branches de mathématiques applicables à l'art maritime, il n'est pas moins indispensable d'exiger une pratique consommée, si l'on veut avec succès entre-

prendre de former d'habiles officiers de mer.

Mais comment formera-t-on un corps d'officiers, et comment les fera-t-on servir en tems de guerre et en tems de paix.

Jusqu'à présent l'état a entretenu un corps d'officiers infiniment trop nombreux en tems de paix, et cependant insuffisant en tems de guerre; une odieuse ligne de démarcation, aussi avilissante pour les autres officiers de mer qu'impolitique et désavantageuse au service public, avoit séparé ces enfans *chéris de la fortune*, de ceux qui, commé eux, et bien plus qu'eux, contribuoient à la prospérité et à la gloire des armes de la nation : payés pour se reposer pendant la paix, ils n'en avançoient pas moins en grades, et profitoient seuls pendant la guerre de toutes les graces que la cour versoit avec profusion sur la marine : tandisque ceux qui, en apparence sous leurs ordres, partageant tous les dangers, faisoient toute la besogne, n'avoient pour dédommagement de leurs services, que la triste et humiliante perspective, d'entrer dans des grades intermédiaires, créés exprès pour les avilir, dégrader les talens, et d'où il falloit un de ces miracles *produits par l'intrigue* pour les faire sortir. Cet affreux régime va finir, et l'Assemblée nationale ouvrira la porte des honneurs et des récompenses à ceux qui, par leurs talens et leurs services, méritent de la patrie.

Il ne peut y avoir d'autre distinction entre des personnes qui professent le même métier, que celle de la différence des talens, du plus ou moins de capacité ; ils doivent être désignés collectivement sous le même nom : d'où il suit évidemment que ceux de marine royale, marine militaire, marine marchande, doivent être supprimés et remplacés par celui de *marine nationale* ou *marine françoise* ; par ce mot on entendra l'universalité des *marins françois*.

Cependant comme le service public exigera que l'état entretienne toujours un certain nombre d'officiers dans les hauts grades, ceux-ci doivent être désignés par le mot *entretenus* qui seront toujours recrutés dans le nombre de ceux qui ne le sont pas.

Ce qu'on vient de dire sur la conformité de désignation est très-essentiel : c'est la conséquence d'un principe qu'on va développer. On ne peut refuser le nom de militaires à ceux qui composent l'équipage d'un vaisseau de guerre ; or les hommes qui, en tems de paix, naviguent sur les bâtimens particuliers, ne sont-ils pas les mêmes, qui, en tems de guerre, forment les équipages des vaisseaux, des frégates, des corsaires, ect., ect. ?.. Les marins sont donc à la mer, ce que les troupes de ligne sont à terre, avec cette différence, qu'il faut infiniment *plus de tems* pour former un bon *matelot*, que pour faire un bon soldat, et qu'un

matelot en tems de paix, conserve par une pratique journalière l'habitude de s'exposer à tous les dangers. Pourroit-on refuser le nom de militaires à ceux qui, malgré les principes d'une liberté consacrée par l'Assemblée nationale, n'en sont pas moins, pour l'intérêt général de la société, attachés à un service de conscription particulière; dès-là qu'un marin est obligé de servir personnellement, lorsque les circonstances l'exigent; dès-là qu'il est obligé de s'expatrier, de quitter ses affaires, sa famille pour aller défendre sa patrie; n'importe, dans quelle partie du monde où elle est attaquée? N'est-il pas *militaire*, par cela seul qu'il *est marin*; et ne seroit-il pas souverainement injuste de lui refuser un titre qu'il mérite à tant d'égards, pour le conserver spécialement à celui qui n'a, pour le mériter, d'autre avantage sur lui que d'être payé en tems de paix?..... Mais, dira-t-on, ceci est bon pour les matelots; on convient qu'ils sont les soldats des armées navales, mais les officiers?...Mais les officiers ne sont-ils pas conscripts comme les matelots?....Eh mais! pourquoi ceux qui forment et qui commandent ces hommes précieux en tems de paix, qui sont sans cesse avec eux, qui ont leur confiance, qui connoissent leurs mœurs, la façon de les conduire, et qui en ont l'habitude; pourquoi ces mêmes hommes ne les mèneroient-ils pas à l'ennemi, au combat? Seroit-ce faute de bravoure? Nous ne craignons pas qu'on

nous fasse ce reproche, et les guerres maritimes que la France a soutenues, attestent que les marins françois n'ont besoin ni de titres ni de grades pour verser leur sang pour la patrie : et c'est, selon nous, une bien mince distinction que celle de brave officier : c'est plutôt faire la critique d'un corps, que l'éloge d'un individu. La bravoure est l'apanage du soldat comme de l'officier : ce qui distingue ce dernier, ce sont les connoissances et les talens.......Ce sera donc faute de capacité que le capitaine d'un bâtiment particulier ne pourra en tems de guerre commander les mêmes hommes qui étoient sous ses ordres, et qu'il a formés en tems de paix ? On a prétendu, et des personnes peu instruites ou mal intentionnées, prétendent encore que la marine militaire et la marine marchande sont deux états dissemblables. Voyons donc en quoi ces deux métiers diffèrent ou se rapprochent, et faisons disparoître des raisonnemens aussi faux que captieux, dont l'aristocratie s'est jusqu'à ce jour si adroitement enveloppée pour écarter une concurrence qu'elle redoutoit, non sans fondement.

D'abord tous les marins de bonne foi conviendront que la manière de conduire, de manœuvrer, de faire évoluer un vaisseau, est une. Qu'un bâtiment soit chargé de marchandises, ou qu'il soit armé en guerre, ce sera toujours par les mêmes principes et par les mêmes moyens qu'on augmen-

tera ou diminuera sa marche, qu'on le fera virer de bord, aller en avant, *en arrière*, ect., ect. À cet égard un marin qui n'auroit jamais navigué dans des vaisseaux de guerre, en saura toujours autant, *et quelquefois plus*, que celui qui n'auroit fait d'autre navigation que sur les vaisseaux de l'état: *nous disons quelquefois plus*, parce que, forcés par la nécessité, il aura pour lui l'habitude de produire les mêmes effets, d'exécuter les mêmes manœuvres avec d'infiniment plus petits moyens. Tout le monde sait que le nombre des matelots est plus que triple dans les bâtimens armés en guerre: or si deux navires d'une égale capacité manœuvrent également, la présomption de capacité doit être pour le capitaine de celui qui a le moins de monde.

On insistera, sans doute, et on nous dira que dans les armées navales toute la réussite dépend de la théorie, de la tactique, et que des marins qui font habituellement le commerce, n'ont pas le tems d'étudier...... *Théorie, tactique, sont deux mots magiques* qu'on emploie pour en imposer à ceux qui, éloignés des ports de mer, ne connoissent l'art maritime que sur la foi d'autres qui n'auroient pas été en état de conduire une *chaloupe* pour la traversée d'une rade ou bras de mer d'un quart de lieue; c'est encore avec eux qu'on induit en erreur ceux-mêmes qui, habitant des ports de mer, ont une paresseuse crédulité qui les déter-

mine à croire aveuglément, plutôt que de prendre la peine de s'instruire ; mais la magie des mots disparoît quand la raison éclaire : tâchons d'analyser et de réduire ces deux-ci à leur juste valeur.

Nous ne répéterons pas ce que nous avons dit sur la théorie : en s'assurant par un examen rigoureux, lors de la réception des capitaines, qu'ils ont l'instruction nécessaire et qu'ils y réunissent une pratique consommée, il s'ensuivra d'abord que tous les marins reçus capitaines, et sur-tout ceux qui auront commandé des bâtimens, trois ou quatre voyages au long cours, seront très-capables de commander des vaisseaux de guerre, même en escadres; car alors de quoi s'agit-il ? De bien faire attention aux signaux, de les exécuter ponctuellement et avec célérité : or, pour exécuter une manœuvre ordonnée, il ne faut qu'être marin, il ne faut que savoir manœuvrer un vaisseau. Nous allons prouver que les capitaines de bâtimens particuliers doivent avoir, et ont en effet, autant de capacité à cet égard que ceux de la ci-devant marine royale ; la nation ne pourroit donc que s'applaudir de leur en avoir confié le commandement, sur-tout après avoir choisi parmi l'élite de ceux qui ont une réputation justement acquise.

Nous dirons à-peu-près, sur la tactique des armées navales, ce que nous avons dit sur la théorie des manœuvres d'un vaisseau. Ce qu'on peut en

apprendre sans le secours de la pratique est bien peu de chose : ce n'est qu'à la guerre qu'on apprend la guerre, ce n'est qu'à la mer qu'on devient marin. Ce n'est qu'en évoluant, en voyant évoluer, en faisant évoluer, qu'on se rendra bon officier général : le plus grand mathématicien du monde, après avoir passé toute sa vie à étudier la tactique navale, et avoir soumis toutes ses idées au calcul, seroit, à coup sûr, un bien mauvais commandant, s'il se trouvoit tout-à-coup le chef d'une escadre. Ses idées géométriques seroient renversées, quand il se trouveroit sur un élément qui, dans une campagne de long cours, ne présente souvent pas deux fois le même aspect ; quand il se trouveroit snr une machine qui ne se manœuvre que d'après des circonstances qui se varient à l'infini. Comment acquérir, autrement que par la pratique, cette finesse de coup-d'œil si indispensablement nécessaire pour juger la distance, la force et la manœuvre de l'ennemi ? Comment acquérir ce tact précieux, sans lequel un général de mer ne saura jamais prendre une détermination prompte et décisive ; de ces coups de parti qui décident du sort des combats ? Non, il n'y a que la pratique, et une pratique consommée qui puisse donner les talens nécessaires pour être bon officier de mer. C'est par elle que les Jean-Bart, les du Gué-Trouin, les Cassard et autres ont bien mérité de

de leur patrie ; c'est avec elle que tant d'autres ont forcé des ministres jaloux de leurs succès, à leur rendre justice ; si, dans un tems où c'étoit presque un crime que d'oser montrer des talens, quand on n'avoit pas le chimérique honneur d'être issus de race noble, ces grands hommes sont parvenus à vaincre tous les obstacles qui s'opposoient à leur desir de servir la patrie, que ne doit-on pas espérer aujourd'hui, en ouvrant indistinctement la porte de tous les grades au mérite et aux talens ?

Nous nous attendons bien qu'on va s'écrier que nous voulons peupler la marine d'ignorans. Le projet de décret que nous proposons pour l'entrée et l'avancement dans la marine entretenue, répondra à cela. On ajoutera que l'équipement d'un vaisseau armé en guerre, que la manière de le manœuvrer dans un combat présentent des combinaisons absolument nouvelles, dont il est impossible qu'un marin qui a toujours navigué sur des bâtimens particuliers, soit instruit. Nous connoissons ces objections, et nous croyons avoir démontré *combien elles sont futiles*. Quant à la manœuvre d'un bâtiment, et pour ce qui concerne les préparatifs, l'armement, l'équipement d'un vaisseau armé en guerre, quel est le capitaine qui n'en est pas instruit ? et quel est celui qui, ne l'étant pas, ne se mettra pas entièrement au cou-

rant pendant une campagne de trois mois? Le marin, reçu capitaine, n'a-t-il pas déja été obligé de servir douze mois sur les vaisseaux de l'Etat? Pourquoi exigeroit-on ce service, si ce n'étoit pour l'instruire de tous les détails dont la navigation ordinaire ne lui permet pas de prendre connoissance?

Quand nous avons appuyé aussi fortement sur la nécessité de la pratique, nous n'avons pas entendu la confondre avec cette aveugle routine qui sait répéter ce qu'elle a vu faire, et rien de plus. De tels hommes ne sont pas plus propres à commander des bâtimens particuliers, que des vaisseaux de l'Etat: mais qu'on ne craigne pas de s'y tromper; s'il se déclaroit une guerre avant que le mode d'entrée et d'avancement dans la marine, qui sera décrété, ait pu fournir assez de sujets, en laissant les marins se choisir entre eux et présenter au Roi une liste double, dans laquelle Sa Majesté prendroit ce qui seroit nécessaire pour compléter l'armée navale, on ne manquera pas d'officiers et de bons officiers.

Pour finir, nous allons résumer, en peu de mots, les principes d'après lesquels l'organisation de marine que nous présentons est calquée.

Ne faire qu'un corps de marine, qui comprendra l'universalité des marins.

N'avoir qu'une petite quantité d'officiers entre-

tenus en temps de paix, pour qu'ils puissent toujours être en activité de service, et que des officiers non entretenus puissent être employés au service de l'Etat.

Recruter ces officiers entretenus par la voie du concours, parmi tous les marins reçus capitaines; les *bien payer, pour favoriser l'émulation*, et augmenter, avec le nombre des prétendans, le desir de se rendre capables d'obtenir ces places.

Prendre des précautions sûres, pour qu'un marin ne puisse être reçu capitaine, sans être préalablement instruit *dans la théorie nécessaire à* son état.

Encourager et favoriser l'instruction des jeunes gens, en établissant dans tous les grands ports de commerce des écoles gratuites, sous l'inspection des municipalités.

Supprimer de suite ces écoles privilégiées, où la Nation entretient encore, à grands frais, des élèves qui doivent se croire plus que les autres, par cela seul, que l'Etat prend un soin particulier d'eux.

En un mot, appeler tous les officiers de mer à servir l'Etat; n'accorder ces honneurs qu'à ceux qui en sont capables; et donner toute facilité à ceux qui voudront s'instruire. Voilà, croyons-nous, le seul moyen d'avoir de bons officiers, et, par suite, d'excellens généraux.

PROJET DE DÉCRET

Sur l'Organisation de la Marine nationale.

ARTICLES CONSTITUTIONNELS.

ARTICLE PREMIER.

Tous les hommes de profession maritime seront collectivement désignés sous le nom de marine nationale, et, par cette dénomination, on entendra l'universalité des marins françois. Les noms de marine militaire, marine royale, marine commerçante, marine marchande, demeurent supprimés.

II.

Tous ceux qui commenceront à naviguer, seront, sans distinction, désignés et portés sur les rôles d'équipage, sous le nom de mousse, novice ou aspirant, et tous seront aptes à devenir officiers, en satisfaisant à ce qui sera prescrit dans l'organisation de la marine.

III.

Les grades d'officiers seront divisés comme suit :

Enseigne, lieutenant, capitaine, contre-amiral, vice-amiral, amiral.

I V.

Il y aura des officiers constamment entretenus et payés par l'Etat, en temps de paix, comme en temps de guerre; le nombre ne pourra jamais excéder six cents.

V.

Les officiers non entretenus ne seront payés que lorsqu'ils seront en activité de service; mais ce sera toujours parmi eux que seront recrutés les officiers entretenus, par la voie du concours.

V I.

Il ne pourra jamais y avoir plus de vingt-quatre places d'enseignes constamment entretenus, et elles seront spécialement affectées aux maîtres de manœuvre entretenus.

V I I.

Tous les officiers de la marine nationale, non-entretenus, contracteront l'obligation de servir, sur les vaisseaux de l'Etat, en temps de paix, comme en temps de guerre, dès qu'ils seront désignés; mais on prendra toujours de préférence, ceux qui se présenteront de bonne volonté.

ORGANISATION DE LA MARINE NATIONALE.

Mousses.

Article premier.

Nul ne pourra, après l'âge de feize ans, être embarqué pour mousse.

Novices.

I I.

Tous ceux qui commenceront à naviguer après cet âge, et n'auront pas subi et satisfait à l'examen exigé par l'article 11, seront novices.

Matelots.

I I I.

Ceux qui auront navigué comme mousses, et qui auront, à l'âge de feize ans accomplis, vingt-quatre mois de navigation, pourront être admis immédiatement à l'état de matelot.

I V.

Les matelots obtiendront, suivant le temps et la nature de leur service, des augmentations de paye; et à cet effet, la paye des matelots sera graduée en plusieurs classes.

V.

Aucun matelot ne pourra être porté à la haute paye, sans avoir passé par les payes intermédiaires.

Officiers-Mariniers.

VI.

Il y aura des officiers-mariniers ayant autorité sur les matelots ; ils seront divisés en plusieurs classes. Ce grade ne sera accordé qu'aux matelots ou ouvriers matelots parvenus à la plus haute paye, et seulement lorsqu'ils auront les qualités nécessaires pour en bien remplir les fonctions.

VII.

On ne pourra être fait officier-marinier de manœuvre, sans avoir été employé, pendant une année de navigation, en qualité de gabier.

VIII.

Toutes les augmentations de solde et avancemens en grades pour les gens de l'équipage, seront faits, pour chaque vaisseau ou autre bâtiment, par le commandant qui se conformera aux règles établies à cet égard.

IX.

Les officiers-mariniers parvenus, par leurs services, au premier grade de leur classe, pourront

être constamment entretenus, et le nombre des entretenus sera déterminé d'après les besoins des ports. Les deux tiers des places des maîtres entretenus, vacantes dans chaque département, seront données à l'ancienneté de service, et l'autre tiers, au choix du Roi. L'ancienneté de service sera évaluée par le temps de navigation faite depuis la nomination au grade de premier maître; et s'il navigue sur les bâtimens du commerce, l'année de cette navigation ne comptera que pour six mois.

X.

Les maîtres entretenus de manœuvre deviendront officiers, conformément aux règles ci-après énoncées, encore qu'ils eussent passé l'âge auquel l'admission au grade d'officier pourroit avoir lieu; mais il leur sera libre de recevoir ce grade, sans cesser leurs fonctions de maîtres; et en ce cas, il leur sera accordé, comme supplément, moitié des appointemens du grade auquel ils seront promus, sans toutefois que ce supplément puisse porter obstacle à leur avancement.

Aspirans.

XI.

Ceux qui se présenteront pour servir en qualité d'aspirans dans la marine, ne pourront y être admis

qu'après l'âge de quinze ans accomplis, et seulement après avoir subi un examen public sur l'arithmétique, les élémens de la géométrie et de la navigation.

X I I.

Il y aura à cet effet à Dunkerque, le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, l'Orient, Brest, Nantes, la Rochelle, Rochefort, Bordeaux, Baïonne, Toulon, Marseille, des écoles gratuites de toutes les sciences, applicables à l'art maritime, qui seront formées d'après un réglement particulier, et toutes autres écoles, et tous élèves ou aspirans, aux frais de l'état, demeureront supprimés. Les écoles ordinaires d'hydrographie, établies dans les petits ports, resteront cependant dans le même état qu'elles sont actuellement.

X I I I.

Il y aura trois classes d'aspirans, et dans aucune classe il n'en sera point entretenu aux frais de l'état. Il y aura un réglement particulier qui désignera la connoissance à acquérir, et les examens à subir pour passer d'une classe à l'autre.

X I V.

Dans la troisième classe seront compris tous ceux qui commenceront à naviguer; ils feront,

sur les bâtimens où on les emploiera, l'apprentissage de gabier et timonier.

XV.

Dans la deuxième classe on admettra tous ceux qui auront deux ans de navigation, et auront satisfait aux examens exigés ; ils feront le service de quartier-maître.

XVI.

Les aspirans de la deuxième classe ne seront reçus dans la première classe, qu'après trois ans de navigation, et après avoir subi un examen rigoureux sur toutes les branches de mathématiques applicables à l'art maritime, et le nombre n'en sera jamais limité.

XVII.

Le temps de leur navigation sera évalué, conformément aux dispositions de l'article 9.

XVIII.

Les aspirans de la première classe prendront rang immédiatement après l'état-major, et entre eux, de la date de leur réception.

XIX.

Nul ne pourra s'embarquer, en qualité d'officier sur les bâtimens du commerce, sans avoir été reçu aspirant de la deuxième classe.

X X.

Nul ne pourra s'embarquer sur les bâtimens du commerce, en qualité de Capitaine en second, s'il n'est reçu aspirant de la première classe.

Enseignes.

X X I.

On ne pourra être fait enseigne avant l'âge de vingt ans accomplis.

X X I I.

Tout navigateur qui aura vingt ans accomplis; qui aura soixante-douze mois de mer, dont douze au moins sur les vaisseaux de l'état, qui justifiera de ses talens par des certificats de ceux sous les ordres desquels il aura navigué, et qui aura bien répondu aux examens prescrits par le réglement, sera reçu enseigne de vaisseau, et ne pourra être appelé au service public qu'en cette qualité.

X X I I I.

Tous les enseignes de vaisseaux parvenus à l'âge de vingt-quatre ans accomplis, seront habiles à commander les bâtimens particuliers, pour toutes sortes de navigation, sans être obligés à aucun autre examen; mais ils prêteront le serment civique.

XXIV.

Les enseignes entretenus qui quitteront le service public, cesseront de l'être, et n'auront droit aux retraites que lorsqu'ils auront le temps de service et l'âge exigé.

XXV.

Tous les enseignes entretenus ou non entretenus, de service sur le même vaisseau ou dans le même port, jouiront des mêmes prérogatives et exerceront la même autorité; ils prendront rang entre eux, d'après le temps de leur navigation, depuis leur admission à ce grade. Celle faite sur les vaisseaux de l'état, comptera en plein, et la navigation faite sur les bâtimens particuliers, ne comptera que pour moitié.

Lieutenans.

XXVI.

Le grade de lieutenant sera immédiatement au-dessus de celui d'enseigne; il sera divisé en deux paies.

XXVII.

Tous les enseignes qui auront, en cette qualité, navigué pendant vingt-quatre mois sur les vaisseaux de l'état, ou qui auront commandé pendant quarante-huit mois des bâtimens particuliers, au-

ront le brevet de lieutenant de vaisseau, et ils ne pourront être appelés au service public qu'en cette qualité, mais à la basse paie.

XXVIII.

Il y aura un nombre déterminé de lieutenans de vaisseaux, constamment entretenus, et calculé sur les besoins du service en temps de paix; ce nombre sera divisé en deux paies.

XXIX.

Un sixième des places de lieutenans de vaisseaux entretenus, sera réservé au choix du Roi, qui pourra le faire, sans distinction d'âge, entre tous les lieutenans non-entretenus, et les enseignes entretenus ou non-entretenus, pourvu qu'ils aient fait trente-six mois de navigation, en qualité d'officier, dont douze au moins sur les bâtimens de l'état.

XXX.

Les autres places de lieutenans entretenus, seront données au concours, par un examen sur toutes les branches de mathématiques, appliquées à la marine, et sur toutes les parties de l'art maritime.

XXXI.

Seront admis à ce concours tous ceux ayant le titre de lieutenans non-entretenus, et d'enseignes

qui n'auront pas passé l'âge de quarante ans, et qui auront la navigation exigée par les articles 22 et 27.

XXXII.

Les lieutenans entretenus cesseront de l'être dès qu'ils quitteront le service public, ils seront remplacés sur le champ.

XXXIII.

Le rang des lieutenans entretenus sera déterminé par leur ancienneté, comptée seulement d'après le temps de leur entretien, et les non entrenus prendront, en arrivant au service public, rang immédiatement après eux, et entre eux de la date de leur premier brevet de lieutenant ; mais dès qu'ils seront en activité de service, ils prendront rang avec tous les lieutenans entretenus ou non entretenus, à compter de la date de leur entrée.

XXXIV.

Tous lieutenans non entretenus, retenus au service public pendant trois ans, seront de droit entretenus dès qu'il se trouvera des places vacantes, et ce sans être astreints à passer au concours. Nul ne pourra y être promu par le concours, avant tous ceux qui auront acquis ce droit par leur service.

Capitaines.

XXXV.

Le grade de capitaine de vaisseau sera immédiatement au-dessus de celui de lieutenant de vaisseau ; il sera divisé en trois payes.

XXXVI.

Les capitaines de vaisseaux seront pris parmi tous les lieutenans, de la manière suivante : une moitié de ce remplacement se fera, en suivant le rang d'ancienneté, et seulement parmi les lieutenans entretenus, et l'autre moitié au choix du Roi, entre tous les lieutenans, soit entretenus, soit non entretenus ; ce choix ne pourra porter que sur ceux qui auront au moins un an de navigation dans ce grade.

XXXVII.

Les capitaines de vaisseaux prendront rang entre eux de la date de leur brevet. Les officiers faits capitaines de vaisseaux dans la même promotion, conserveront entre eux le rang qu'ils avoient lorsqu'ils étoient lieutenans.

Officiers-généraux.

XXXVIII.

Les officiers-généraux seront divisés en trois

grades, les amiraux, les vice-amiraux, et les contre-amiraux.

X X X I X.

Les contre-amiraux seront pris parmi les capitaines, un tiers par l'ancienneté, deux tiers au choix du roi; ce choix ne pourra porter que sur ceux des capitaines de vaisseaux qui auront au moins douze mois de navigation dans ce grade.

X L.

Les contre-amiraux parviendront au grade de vice-amiral par rang d'ancienneté.

X L I.

Les amiraux pourront être pris parmi les vice-amiraux, et les contre-amiraux, et toujours au choix du roi.

X L I I.

Les officiers commandans les escadres da nsles mers de l'Amérique ou des Indes, pourront être autorisés par le roi à récompenser par des avancemens conformes aux règles précédentes, et en nombre déterminé, les officiers qui l'auront mérité. Les officiers ainsi avancés, jouiront provisoirement du grade qu'ils auront obtenu; mais ils ne pourront le conserver qu'autant qu'ils auront été confirmés par le roi. Ces avancemens, et celui dont

il est parlé dans l'article suivant, seront comptés parmi ceux laissés au choix du roi.

Avancemens extraordinaires.

XLIII.

Si un officier ou tout autre homme de mer mérite par quelque action d'éclat, ou autre titre incontestable, constaté par procès-verbal, un avancement hors des règles précédentes, il pourra lui être accordé par le roi sur la proposition d'un officier-commandant.

XLIV.

Les remplacemens par ordre d'ancienneté, dans les différens grades, marcheront avant ceux par choix, et auront lieu à mesure que les places viendront à vaquer, et au plus tard deux mois après la connoissance de la vacance.

Nomination aux commandemens.

XLV.

Le commandant des armées navales et escadres composées au moins de neuf vaisseaux de ligne, ne pourra être confié qu'à des amiraux, vice-amiraux, ou contre-amiraux, mais indistinctement entre eux.

XLVI.

Le commandement des divisions sera confié aux

contre-amiraux, et capitaines indistinctement, et celui des vaisseaux de ligne armés en guerre, à des capitaines ou des lieutenans.

XLVII.

Les commandans de frégates seront pris indistinctement, soit parmi les capitaines, soit parmi les lieutenans entretenus ou non entretenus.

XLVIII.

Les commandans pour les autres bâtimens, comme corvettes, aviron, gabarres, lougres et transports seront pris indistinctement, soit parmi tous les lieutenans, soit parmi les enseignes entretenus ou non entretenus.

XLIX.

Le roi nommera aux commandemens, et il pourra les ôter par un ordre simple signé de sa majesté, quoiqu'il n'y ait pas d'accusation.

L.

Les commandans des armées navales et escadres, pendant le cours de leurs campagnes, exerceront le droit donné au roi par l'article précédent, sauf la responsabilité au retour de la campagne seulement.

RETRAITES ET DÉCORATIONS.

L I.

Tous les hommes de profession maritime auront droit aux retraites et décorations militaires, en raison de leurs services sur les vaisseaux de l'état, et du temps pendant lequel ils auront été entretenus; mais à tous enseignes et lieutenans ayant cinq ans de navigation au service de l'état, on comptera pour moitié le tems de navigation qu'ils auroient fait sur les bâtimens particuliers depuis qu'ils auront acquis le premier de ces grades.

L I I.

L'Assemblée nationale se réserve de statuer par un décret particulier sur la manière d'appliquer le présent décret à l'état actuel de la marine.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE, 1791.